situne dei

Årsskrift för
Sigtunaforskning
och historisk arkeologi

2011

Redaktion:
Rune Edberg och Anders Wikström



Utgiven av
Sigtuna Museum

Ett vikingatida (?) ankare från Hamngatan i Sigtuna

Rune Edberg

Vid Fyns nordöstra kust ligger den idylliska staden Kerteminde. Inte långt därifrån kan man bese ett av de märkligaste fynden från skandinavisk vikingatid, nämligen Ladbyskeppet.

Ladbyskeppet är en ca 21 meter lång och ca 3 meter bred gravbåt, av nyare forskning daterad till ca 900–925. Vad som gör fyndet speciellt märkligt och suggestivt är att det ligger kvar i högen där det påträffades och grävdes ut på 1930-talet.

Trävirket i skeppet var visserligen i princip försvunnet men avtrycken avslöjade båtens konstruktion och form. Järnet, nitar och spikar, fanns i stor utsträckning kvar. Noterbart var det välbevarade ankaret, komplett med kätting.

Ladbymuseet återöppnades för övrigt häromåret efter en omfattande ombyggnad där gravkammaren klimatsäkrats. Resterna av skeppet höll tidigare på att mögla bort. ”Närmare vikingarna kommer du aldrig” lockar en affisch och jag är benägen att hålla med. Ett besök på platsen är en verklig upplevelse.

Ankaret från Ladby är 1,26 m långt och 83 cm brett över flyna och fäst vid en ca 11 m lång kätting bestående av minst 78 länkar. I bojringen återfanns rester av bojtåget, som varit av lindbast. (Sørensen 2001:51f). Ankarets vikt vid omkonserveringen på 1990-talet var ca 25 kg (Anne C. Sørensen, pers. medd.)

Ankaren som påträffas i båtgravar, som i Ladbyfallet, eller i vrak som kan identifieras kan givetvis dateras med hjälp av fyndmiljön. Men gamla ankaren påträffas oftast utanför någon specifik kontext. De har förlorats i många sammanhang och att ha fler än ett ombord har setts som en ren livförsäkring.

Påträffat 1961

Inspirerad av ett besök i Ladby i juli 2010 presenterar jag här ett fynd från Sigtuna, gjort för 50 år sedan. Fyndet har visserligen omnämnts tidigare i vetenskapliga sammanhang men då helt kortfattat och utan någon avbildning (Douglas 1978:38; Langenbach 1998:193–194). Både föremålet och fyndomständigheterna är emellertid väl värda en utförligare beskrivning.

Sigtunaankaret härrör inte från någon grav, inte heller bärgades det från sjöbott-



Fig. 1. Ankaret från Hamngatan i Sigtuna som det påträffades 90 cm under mark 1961. Foto: Ola Ehn (ATA).

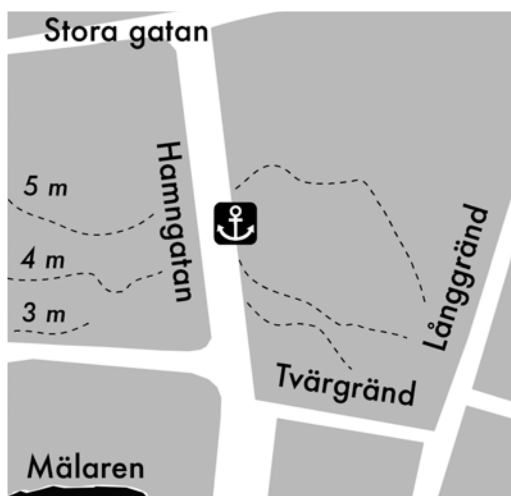


Fig. 2. Fyndplatsens läge vid östra sidan av Hamngatan med omgivningens höjdkurvor (meter över havet enligt dagens beräkningar) inlagda. Karta förf.

nen utan det påträffades i ett kulturlager på land. Det var i april 1961 vid grävningen av ett ledningsschakt i Hamngatan *(fig. 1–2)*.

Schaktningsarbetet kontrollerades av antikvarien Ola Ehn från Uppsala vars skrivelse till Riksantikvarieämbetet och foton är vår källa till kunskap om fyndomständigheterna.

Fyndets lokalisering i kulturlagren beskrivs av Ola Ehn som följer:

”I gränsen mellan mylla och lera iakttogs en sträng av glest liggande, relativt stora stenar. I östra schaktväggen påträffades, ca 45 m från Stora gatan och 90 cm under markytan (markytan vid denna punkt är belägen 3,25 m ö h) ett ankare av järn, starkt rostat. Ankaret, vars nedre del slogs bort av grävskopan, låg i gränsen mellan mylla och lera och under nämnda stensträng.” (Ehn 1961).

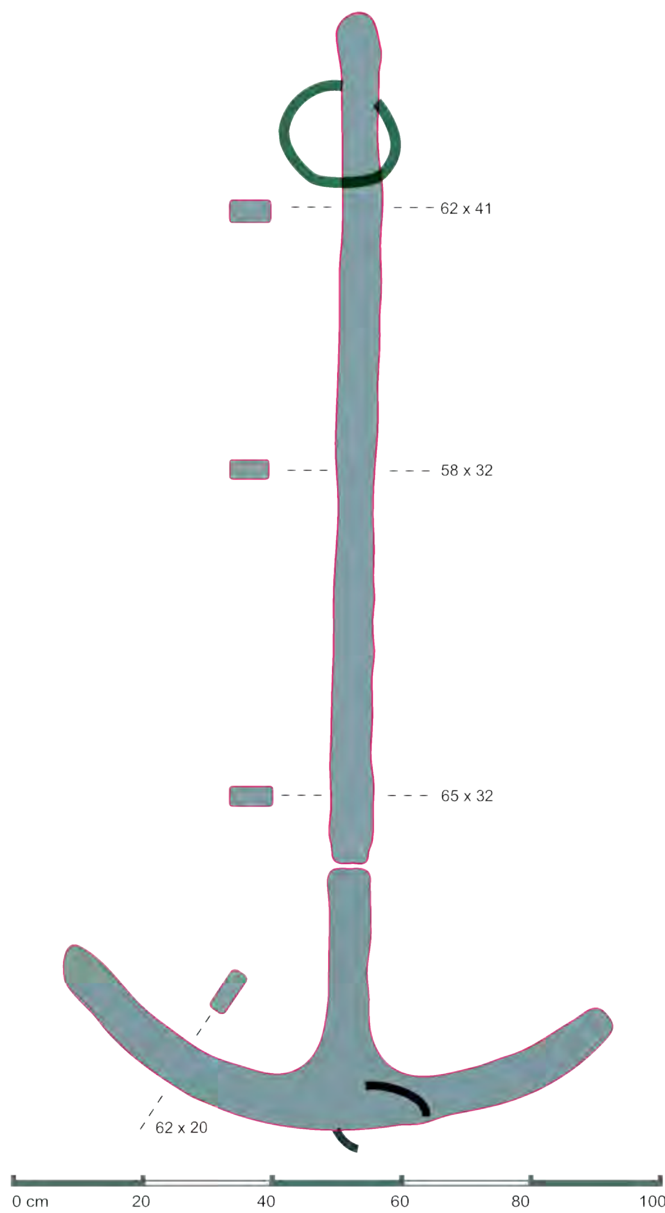


Fig. 3. Ankaret från Hamngatan i Sigtuna. Ritning förf.


Fig. 4. Kronan på ankaret från Hamngatan i Sigtuna med bojringen. Foto förf.


Fig. 5. Ankaret från Hamngatan i Sigtuna. Foto förf.


Fig. 6. Ankaret från Hamngatan i Sigtuna. Brottytan i spetsen på den kortare armen. Foto förf.

Av Ehns rapport framgår att schaktövervakningen inte skedde kontinuerligt utan "till en del". Detta är säkert anledningen till att han inte noterade någon stratigrafi eller gjorde några andra observationer om det nästan metertjocka jordlager som täckte ankaret.

Enligt Anders Wikström vid Sigtuna Museum (pers. medd.) är 4,5 m ö h en riktigare avvägning – i förhållande till modernt inmätta höjdkurvor – av gatunivån vid platsen för fyndet, som den kan rekonstrueras med hjälp av beskrivning och foton. Ankaret fyndplats låg således på ca 3,6 m ö h.

Tappats i sjön?

För tusen år sedan låg fyndplatsen under vatten, om än mycket grunt. Av beskrivningen verkar det som om ankaret tappats i sjön och aldrig tillvaratagits. Det har sedan successivt täcks av avfall som avsatts i vattnet, ett transgressionslager (känt från andra undersökningar i grannskapet och daterat till 1100-talet) och av landavsatta kulturlager. På stratigrafiska grunder bör det därför kunna dateras till tiden före Sigtunas etablering eller till det äldsta skedet, med andra ord 900- eller 1000-tal, dvs vikingatid. Inget hindrar i och för sig att det skulle kunna vara ännu äldre.

Fyndet registrerades 1980 av Sigtuna Museums intendent Else Nordahl och fick inventarienummer Sf2666. Det bestod då av tre delar: under- och överdel samt en lös 10 cm lång bit av bojringen. Dessutom ytterligare ett fragment av den senare. (Nordahl 1980)

Ankaret ingick länge i Sigtuna Museums basutställning men förvaras, när detta skrivs, i magasinet. Ankaret ger i det skick det är i dag ett rent "funktionellt" intryck utan några synliga ansatser till försköning *(fig. 4–6)*.

Vid min undersökning tog jag följande mått: längd totalt 169 cm. Största bredd 82 cm, men med hänsyn till att armarnas spetsar eller flyn saknas (äldre brottytor) gissar jag att bredden ursprungligen varit ca 100 cm. Läggens tvärsnitt är kvadratiskt, i genomsnitt ca 65 x 32 mm. Den tjocknar något mot änden, där en röring, ca 17 cm i diameter, är infogad. Dess godstjocklek är ca 18 mm. I röringen har ankartåget varit fastgjort. Också armarna har kvadratiska tvärsnitt, är lika breda som läggen, men tunnare, ca 65 x 20 mm. Mitt i kronan finns en delvis bevarad bojring vars diameter varit ca 12 cm. I bojringen har den lina gjorts fast, som fäst vid ett flöte eller boj visat ankarets läge. Ankaret väger ca 25 kg. En uppmätningsritning som jag gjorde vid samma tillfälle återges här sig som *fig. 3.* (De lösa delarna av bojringen som Nordahl förtecknade 1980 kunde inte återfinnas i magasinet.)

En hjälp vid tidsbestämning av lösfunna ankaren kan vara kännedom om föremålstypens utvecklingshistoria och typologier. För Medelhavsvärldens del finns en hel del forskning, som går tillbaka till den äldsta antiken, att stöda sig på (t.ex. Kapitän 1984; Casson 1995:252f). Här kan man genom ett stort antal fynd följa en lång utveckling från stenankaren över komposita (trä, bly) till avancerade järnankaren med löstagbara ankarstockar, också i järn. Det sistnämnda är en teknik som försvann med antikens utgång och som återkom först – i utvecklad form – på 1800-talet. I Norden har man använt påträdda och påsurrade ankarstockar i trä, av vilka det finns ett antal fynd som jag förbigår här.

Kortfattade översikter över fynd av äldre nordiska järnankaren finns i Westerdahl

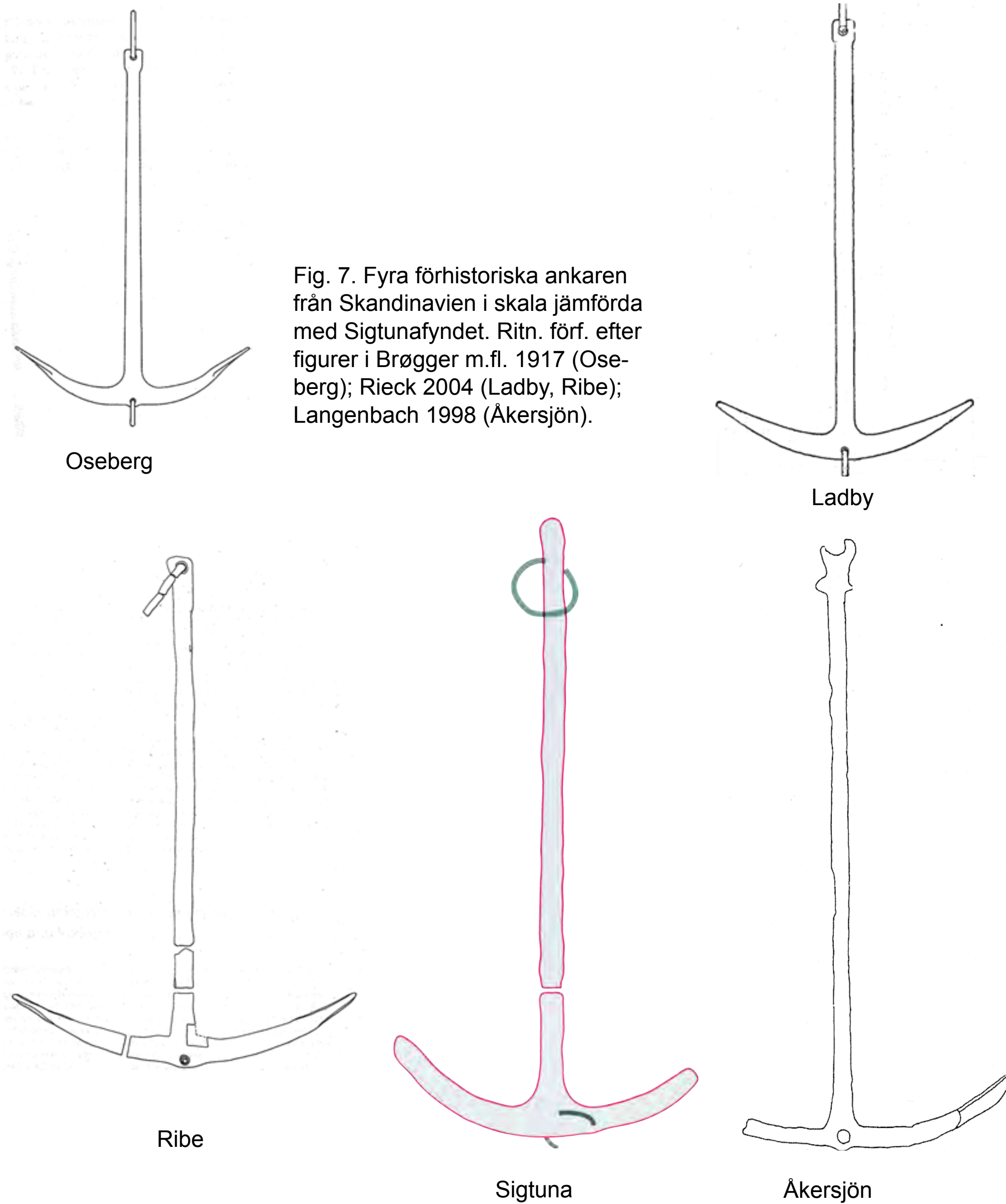


Fig. 7. Fyra förhistoriska ankaren från Skandinavien i skala jämförda med Sigtunafyndet. Ritn. förf. efter figurer i Brøgger m.fl. 1917 (Oseberg); Rieck 2004 (Ladby, Ribe); Langenbach 1998 (Åkersjön).

Plats		Fyndmiljö	Längd	Bredd	Vikt	Datering	Fyndår	Museinr
Oseberg	Vestfold	Båtgrav	102	65	9,8	930-tal	1882	-
Ladby	Fyn	Båtgrav	126	83	25	900–925	1935	-
Ribe	Jylland	Kulturlager	150	95	27,5	750–800	1974	D7877
Sigtuna	Uppland	Kulturlager	169	82/ ?	25	före 1100	1961	Sf2666
Åkersjön	Västergötl.	Sjösedim.	169	75/ ?	25	500-tal	1798	S5850

Tabell 1. Sigtunaankaret jämfört med andra skandinaviska fynd.

1981, Langenbach 1998, McGrail 1998 och Rieck 2004. *(fig. 7, tabell 1).* De är äldst kända från Nydammossen på Jylland och från Åkersjön strax nedanför Trollhättefallen. Ankaret från Nydam dateras till yngre romersk järnålder. Det är endast fragmentariskt bevarat och en hel del osäkerhet är förknippad med fyndet. Ankaret från Åkersjön motsvarar (troligen) föremålet nr S5860 i Sjöhistoriska museet i Stockholm. Ulf Erik Hagberg har fört det till 500-talet och det skulle därmed vara Nordens äldsta bevarade järnankare (Nordewall 1832; Hagberg 1960).

Ett snarlikt ankare finns för övrigt från Dorset i England och dateras till första århundradet e.Kr (McGrail 1998:253f).

Intressant är att Dorsetankaret liksom Ladbyskeppets var utrustat med en kätting. Eftersom en kätting vid ankring tynger ner läggen kan denna göras kortare än om man använder tågvirke. Ankaret blir därmed mer lätthanterligt ombord *(fig. 8).*

Med hänsyn tagen till att fynden är så fåtaliga är det knappast möjligt att upprätta en typologi som hjälp för dateringen, konstaterade Flemming Rieck vid Nationalmuseet i Köpenhamn i en genomgång relativt nyligen (Rieck 2004:181).

Sigtunaankaret kan således för närvarande inte dateras närmare än dit vi kommer med den stratigrafiska analysen. I framtiden, när metoden att med hjälp av ^{14}C-metoden datera mikroskopiska kolinneslutningar i stål utvecklats och blivit ekonomiskt överkomlig, kommer det kanske gå att tidfästa det noggrannare.

Vad kan då ankaret berätta i övrigt? Vilket slags skepp har haft ett sådant ankare?

Ankaren var de största smidesföremål som förekom under skandinavisk järnålder. För att framställa smidesjärn krävdes stora



Fig. 8. Ankaret från Ladby på Fyn utställt på fyndplatsen sommaren 2010. Foto förf.

mängder råvaror. Jan Bill har beräknat att för att få fram 500 kg järn har krävts 3 ton malm och träkol från 120 ton ved (Bill 2007). Bara detta förhållande gör att sådana ankaren i järnålderns Skandinavien rimligen var stora dyrbarheter och antagligen förbehållna kungars och stormäns skepp.

Inte endast föremålens blotta storlek ställde krav på material och yrkesskicklighet. Kvalitén kunde göra skillnad mellan liv och död. Ett ankare utsätts för stora påfrestningar och följderna om det brister kan bli ödesdigra. Flyna är avbrutna på ankaret från Sigtuna, som alltså inte verkar riktigt ha hållit måttet.

Antikens teknik

Järnålderns smeder hade inga vatten- eller ånghammare till sitt förfogande. Att smida ett ankare i ett stycke var därför omöjligt utan det fick sammanfogas bit för bit. Ladbyankaret har studerats av smeden Aage Frederiksen, vars slutsatser jag fått ta del av via Anne C. Sørensen (pers. medd.). Detta ankare är smitt av järnstrimlor, som vällts ihop till ett T-format råämne, som därefter i sin tur bearbetats.

Ladbyankaret representerar därmed samma teknik som användes under antiken.



Fig. 9. En av flera scener med ankare från Bayeuxtapeten, 1000-talets slut. Ur Rud 1994.

Stora järnankaren var inte möjliga att tillverka, något som skeppen på Medelhavet kompenserade genom att medföra ett stort antal mindre. När Paulus fördes som fånge från Caesarea via Myra till Rom höll skeppet på att förlisa i en storm. Besättningen lade då ut fyra ankaren för försöka hindra att det krossades mot Maltas klippor. Allt enligt Apostlagärningarna (kap. 27). Och 1000-talsvraket från Serçe Limani på Mindre Asiens sydkust hade minst åtta ankaren ombord när det sjönk, varav fem surrade på däck i reserv (van Doorninck u. å.)

Liknande förhållanden kan ha rått under skandinavisk järnålder. Ankaret från Sigtuna och ankaret från Åkersjön, båda 169 cm, representerar största kända storlek (tabell 1). Två ankaren, funna vid anläggandet av Södertälje kanal (Nordewall 1832) är visserligen större, 193 och 224 cm, men dateringen är osäker. De är kanske medeltida (de tillhör Sjöhistoriska museet med nr S5859 resp. S5861). Slutligen finns det en del äldre avbildningar av ankaren, i synnerhet från antiken men de i detta sammanhang mest samtida och relevanta är framställningarna på Bayeuxtapeten, där man kan bl.a. beskåda Harald Godwinsons skepp seglandes med ett stockankare i fören och hur ett annat skepp förtöjs genom att en besättningsman bär upp ett ankare på stranden (Rud 1994:60f) *(fig. 9)*.

Bayeuxtapetens perspektiv gör att ankarena ser förhållande stora ut men eftersom de uppenbarligen kan hanteras av en enda man är de troligen i samma storleksordning som Sigtunaankaret. Detta kan gissningsvis härröra från något av sin tids största skepp.

För arkivuppgifter från Sjöhistoriska museet i Stockholm tackar jag Susanna Allesson-Nyberg. För opublicerade uppgifter om ankaret från Ladby tackar jag Anne C. Sørensen, Vikingeskibsmuseet, Roskilde.

Summary

The basement stores in Sigtuna Museum house a fairly well-preserved ancient anchor. It was found in 1961 while excavating Hamngatan Street in Sigtuna, c. 50 metres from the shoreline of Lake Mälaren. The spot lies c. 3.6 metres above sea level and the anchor lay more or less directly on the natural basal sand. It was covered by a 90 cm layer of waste and occupational debris, deposited partly on the seabed and partly on land (as a result of the land uplift). The anchor is 169 cm long and 82 cm wide, but since the claws were broken off, its original width may have been c. 100 cm. It weighs 25 kgs. Stratigraphi-

cally it dates from 1100 AD or earlier. The anchor's design is simple and functional but since finds of old Scandinavian anchors are rare it cannot be dated typologically. Anchors were the largest items to be forged during the Iron Age and their production put great demands on the quality of the material and on manufacturing skill. The Sigtuna anchor is one of the largest known from Scandinavian prehistory, and is approximately the same size as the anchors from Lake Åkersjön (Västergötland, Sweden) and Ribe (Jutland, Denmark). These seem to be roughly the same size as the anchors shown on the Bayeux tapestry, which – although they are depicted on a magnified scale – are handled by single crewmen. The Hamngatan anchor can tentatively be assumed to have belonged to one the largest ships of its age.

Referenser

Otryckt

van Doorninck, F. (u.å.) Serce Limani – The anchors: A limited technology, a sophisticated design. Institute of Nautical Archaeology, Bodrum. [http://inadiscover.com/]

Ehn, O. 1961. Brev från Upplands fornminnesförening till Raä 5/12 1961, dnr 189/61. Raä dnr 6087/1962. ATA, Stockholm.

Nordahl, E. 1980. Registerkort för fyndet Sf 2666, dnr 16/64. Sigtuna Museum.

(Sjöhistoriska museet) S 5859, 5861. Registeruppgifter om ankaren funna vid byggandet av Södertälje kanal. Sjöhistoriska museet, Stockholm.

(Sjöhistoriska museet) S 5860. Registeruppgifter om ankare funnet vid byggandet av Trollhätte kanal. Sjöhistoriska museet, Stockholm.

Litteratur

Bill, J. 2007. *Welcome on board! The Sea Stallion from Glendalough. A Viking Longship Recreated.* Roskilde.

Brøgger, A. W. m.fl. 1917. *Osebergsfundet.* Kristiania.

Casson, L. 1995. *Ships and seamanship in the ancient world.* Baltimore & London.

Douglas, M. 1978. *Sigtuna. Medeltidsstaden 6.* Stockholm.

Hagberg, U. E. 1960. ”Uråldriga silfvernipper” från Trollhätte kanal. Ett folkvandringstida sjöfynd. *Västergötlands fornminnesförenings tidskrift.*

Kapitän, G. 1984. Ancient anchors – technology and classification. *International Journal of Nautical Archaeology* 13.1.

Langenbach, K. 1998. *Eisenzeitliche Schiffsausrüstung im Bereich von Nord- und Ostsee.* Hamburg.

McGrail, S. 1998. *Ancient Boats in North-West Europe.* London & New York.

Nordewall, E. 1832. Om jordhvarfen vid Södertelje och om några jordfynd gjorde vid kanalgräfningen derstädes. *K. Vetenskapsakadmiens handlingar.* Stockholm.

Rieck, F. 2004. The anchor from Sct. Nicolaigate in Ribe. *Ribe Excavations,* vol. 5. Red. M. Bencard m.fl. Højbjerg.

Rud, M. 1994. *Bayeuxtapeten och slaget vid Hastings 1066.* Stockholm.

Sørensen, A. C. 2001. *Ladby. A Danish ship-grave from the Viking Age.* Roskilde.

Westerdahl, C. 1981. De äldsta fartygsankarena i Norden. *Marinarkeologisk tidskrift* 4/1981.